TIERRA • MAR • AIRE
ARMAS DE GUERRA
Có chan los profesionales
54
VEHÍCULOS DE LA GUERRA DE VIETNAM
10054
9 788487 634000
395 PT
CON I
373 PT
SIN IV

VEHÍCULOS DE LA GUERRA DE VIETNAM



La de Vietnam fue una de las muchas guerras mecanizadas de la Historia. Por cada metro cuadrado de territorio pulverizado por el alto explosivo, Estados Unidos preparó un metro de pavimento para que su elemento logístico no se detuviese.

Un carro de exploración M551 Sheridan y dos M113 ACAV de una unidad de caballería del US Army avanzan hacia posiciones del Vietcong durante la incursión de 1970 en Camboya. Ésta fue una de las mayores operaciones mecanizadas de la guerra.

Los carristas observaban más allá de la frontera desde sus posiciones en Ben Het, en la meseta central vietnamita. Ese campamento de las Fuerzas Especiales había sido levantado para controlar el tráfico por la Ruta Ho Chi Minh allí donde se unen las fronteras de Camboya, Vietnam y Laos. Guarnecido por infantería sudvietnamita y sus asesores de las Fuerzas Especiales, Ben Het alojaba también una batería de cañones autopropulsados M107.

La amenaza que estas piezas de 175 mm y largo alcance suponían para los convoyes de suministro comunistas había convertido la base en objetivo de persistentes ataques artilleros y de cohetes. Pero ahora se sabía que los norvietnamitas iban a intentar algo nuevo, por lo que se enviaron los carros de la Compañía B del 1.er Batallón del 69 Acorazado a reforzar las defensas, apostándolos a lo largo de los 10 km de carretera entre Ben Het y Dak To.

Cuando cayó la noche del 3 de marzo de 1969, Ben Het fue sometido a un nuevo ataque. Pero esta vez, los tripulantes de los carros M48 oyeron el ruido de orugas de carros y potentes motores diesel por el oeste. Como ellos eran la unidad acorazada del *US Army* situada más a occidente, sólo podía tratarse de carros del Ejército de Vietnam del Norte (EVN).

La explosión de una mina contracarro a 1 000 metros del perímetro reveló la posición del enemigo, y los carros empezaron a intercambiarse disparos. Tirando contra los fogonazos enemigos, los cañones de 90 mm de los M48 dieron

Abajo: El M48, equipado con un cañón de 90 mm, fue el carro de combate que emplearon los estadounidenses en Vietnam del Sur. El US Army tenía casi 400 M48 en servicio en Vietnam en el momento culminante de la guerra y apenas pudo emplearlos contra los carros enemigos. En vez de eso, los usó en la defensa de perímetros, la "búsqueda y destrucción" y la protección de convoyes.



Derecha: No todos los M48 en Vietnam eran carros corrientes. El M67 era una variante dotada de un lanzallamas M7-6, idóneo para limpiar la vegetación que crecía junto a las carreteras y contra las casamatas.



cuenta de dos carros anfibios PT-76 de fabricación soviética. Los restantes vehículos del EVN se retiraron. Por primera, y casi única, vez en el Sudeste asiático, las unidades acorazadas de EE UU se dedicaban a aquello para lo que habían sido entrenadas: empeñar y derrotar a una fuerza acorazada enemiga.

No sólo a pie

La imagen típica de la guerra en el Sudeste asiático es de soldados marchando a pie por montañas cubiertas de jungla o a través del agua de los arrozales. A primera vista, el terreno de Vietnam no parece adecuado para la guerra montada, pero las apariencias engañan. Carros y transportes de personal operaron por todo Vietnam del Sur, aunque la naturaleza pantanosa del terreno les restó movilidad en zonas como el delta del Mekong.

Otra área difícil para los carros era la meseta central, altas montañas cubiertas de bosques tropicales y de bambú. Esa región, muy poco poblada, apenas tenía aprovechamiento agrícola y estaba salpicada de pequeñas aldeas muy dispersas y mal comunicadas por caminos de herradura. Sin embargo, las unidades acorazadas se emplearon en la limpieza de caminos y la escolta de convoyes.

El resto de Vietnam es un terreno ondulado que lleva a una estrecha llanura costera. El 80

HISTORIA

Los franceses en Indochina



Francia fue equipada sobre todo por EE UU tras la II Guerra Mundial. A principios de los años 50, la industria francesa aún no se había recuperado por completo, y vehículos como estos semioruga M3 eran el material estándar de las fuerzas que escoltaban convoyes en Indochina.

La poca información que el *US Army* tenía del uso de carros en Vietnam procedía de los franceses. En 1954, después de cuatro años de ayuda estadounidense, el Ejército francés tenía 452 carros y 1 985 autoametralladoras en el Sudeste asiático, diseminados en una zona vastísima. Todo su material databa de antes de 1945. Tardaba entre seis y doce meses en conseguir repuestos, y cuando llegaban al país había pocos helicópteros para distribuirlos.

Para el mando francés, falto de recursos y obligado a combatir con un material limitado en un territorio muy grande, el empleo de fuerzas acorazadas fue un quebradero de cabeza perpetuo. Cuando las unidades salían al campo, eran emboscadas. Las carreteras eran los únicos ejes de avance, y todas las acciones de combate tenían como fin defenderlas, dejando el resto del país en manos del Viet Minh. Estas tácticas inadecuadas y la falta del necesario apoyo llevaron a la retirada francesa del Sudeste asiático.

Fichero de VEHÍCULOS DE LA GUERRA DE VIETNAM

383

GRAN BRETAÑA 

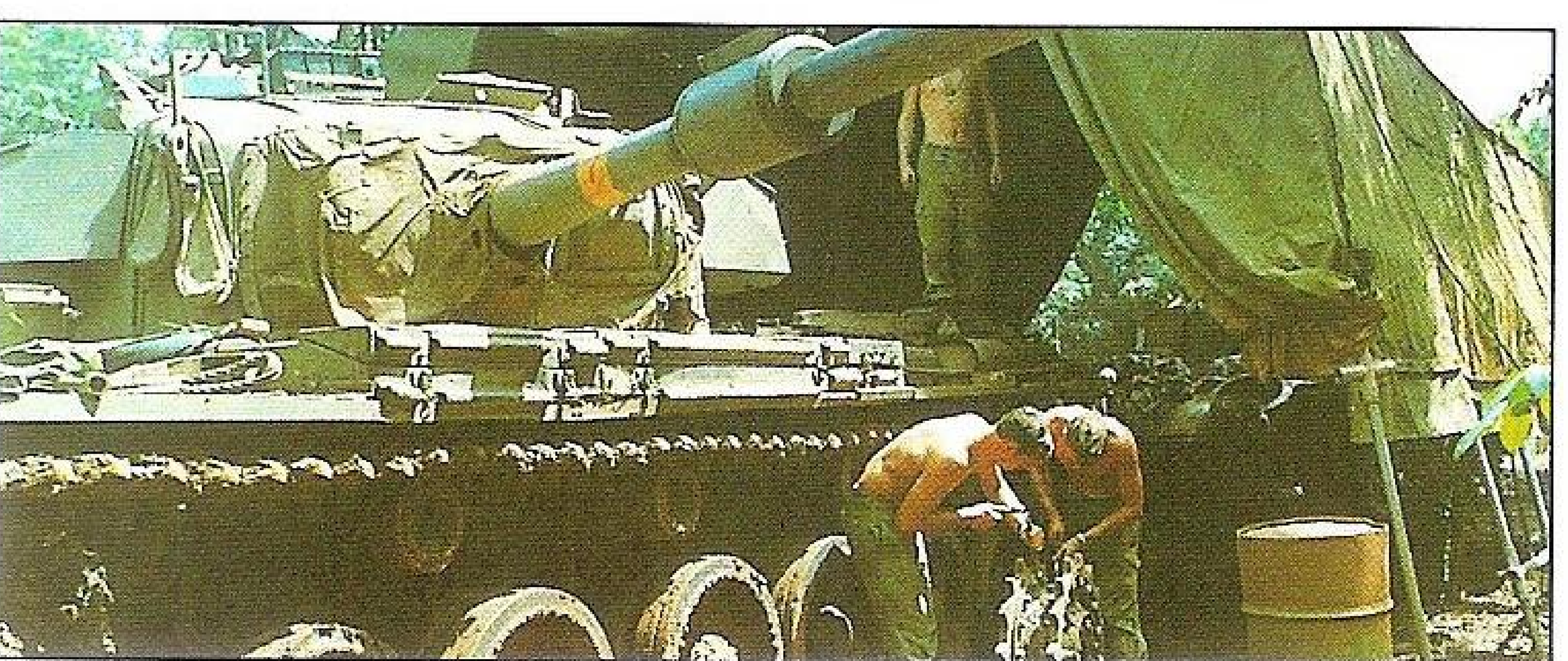
Centurion

El **Centurion** fue diseñado durante la II Guerra Mundial como carro de crucero con la denominación **A-41**; los primeros prototipos, aparecidos en 1945, montaban un cañón de 17 libras. El A-41 fue después rebautizado Centurion y entró en servicio poco antes de que acabase la guerra.

Fueron los australianos quienes llevaron el Centurion a Vietnam. En 1968 desplegaron los primeros carros en apoyo de la 1.ª Agrupación Táctica australiana en Vietnam del Sur: era el Escuadrón C del 1.er Regimiento del Cuerpo Acorazado con dos secciones de **Centurion Mk 5/1 (Aust)** armados con cañones de 20 libras.

El Centurion tenía una distribución clásica, con el conductor en la proa del casco, el jefe y el tirador a la derecha de la torre, y el cargador y radio a la izquierda. A diferencia de los carros modernos, con sus cambios automáticos o semiautomáticos, el Centurion tenía un cambio ordinario, sin sincronización, que requería bastante pericia para que la conducción fuese suave.

Aunque llevaba munición contracarro corriente, la más útil en Vietnam era el bote de metralla. Disparaba cientos de pedazos de metal a gran velocidad y era muy eficaz contra blancos desprotegidos y para limpiar la vegetación, que a veces ocultaba casamatas enemigas. Un impacto directo en una de ellas hacía más daño que un bombardeo artillero.



Especificaciones
Centurion Mk 5/1 (Aust)
Tipo: carro de combate, con cuatro tripulantes
Peso: 50,73 toneladas
Armamento: un cañón de 20 libras (83 mm) con 65 disparos; dos MG de 7,62 mm con 4 250 cartuchos
Planta motriz: un motor de gasolina Rolls-Royce Mk IVB que desarrolla una potencia de 650 hp
Prestaciones: velocidad máxima 34 km/h; autonomía 100 km
Dimensiones: longitud 9,83 m; anchura 3,39 m; altura 2,94 m
Usuarios: Australia

por ciento del territorio es transitable por los vehículos acorazados, y fue en este tipo de terreno donde los franceses libraron su aciaga guerra colonial.

Otro factor que limitó las operaciones móviles fue el tiempo. Los monzones convierten Vietnam en un cenagal, aunque sólo en el delta del Mekong hay zonas completamente intransitables. En el lapso entre las estaciones seca y húmeda, y en la estación seca en sí misma, las operaciones acorazadas son factibles en la mayor parte del país.

Un carro T-54 del triunfante Ejército norvietnamita entra en el Palacio Presidencial de Saigón. Quizá los carros no fueron el arma más importante en el Sudeste asiático, pero desde luego hicieron sentir su presencia en los últimos días del conflicto.

Los blindados, empero, no eran los únicos medios de combate y transporte. Los helicópteros hicieron una gran aportación al conflicto, pero, pese a la imagen que nos presenta Hollywood, el Bell UH-1 Huey no hizo todo el trabajo. De hecho, el grueso de las tropas, equipos y suministros fue transportado por carretera.

La opinión del profesional

El M113 en Vietnam

"Con la ayuda del M113, las unidades acorazadas pudieron abandonar la táctica francesa de ceñirse a las carreteras. El influjo de asesores de EE UU aportó la chispa necesaria para la innovación. Ningún vehículo acorazado es invulnerable, pero el M113 fue tan duro y fiable como cualquier otro. Podía encajar impactos y seguir funcionando. Sólo uno de cada siete M113 perforados por el fuego enemigo resultó destruido, y las bajas entre sus tripulantes fueron pocas. Es el mejor vehículo terrestre creado en Estados Unidos."

General Donn A. Starry, del Departamento del Ejército, en 1978

384

ESTADOS UNIDOS

M50 Ontos

A principios de los años 50, el *US Marine Corps* emitió un requerimiento por un cazacarros altamente móvil y, después de varias evaluaciones y modificaciones, aceptó el *Rifle, Multiple, 106 mm Self-Propelled* **M50** o, como fue más conocido, el **Ontos** (en griego, "El Fenómeno").

Este vehículo estaba armado con seis cañones sin retroceso M40A1C montados en un afuste común en la popa del vehículo. Las piezas tenían un sector acimutal de 40° a izquierda y derecha, con una elevación de 20° y una depresión de -10°; el movimiento vertical era manual.

Los cuatro cañones superiores tenían un fusil de punterías M8C de 12,7 mm cada uno. Estas armas se alineaban con el visor óptico y luego se disparaban; el impacto en el blanco era indicado por una nubecilla de humo que indicaba al tirador que el cañón sin retroceso estaba bien alineado con el visor.

Los cañones podían tirar a una distancia eficaz máxima de 1 100 metros. La munición principal era la HEAT (alto explosivo contracarro), aunque también se llevaban disparos HEP-T (alto explosivo plástico, con trazador). Una vez disparadas todas las armas, la tripulación descendía para recargarlas.

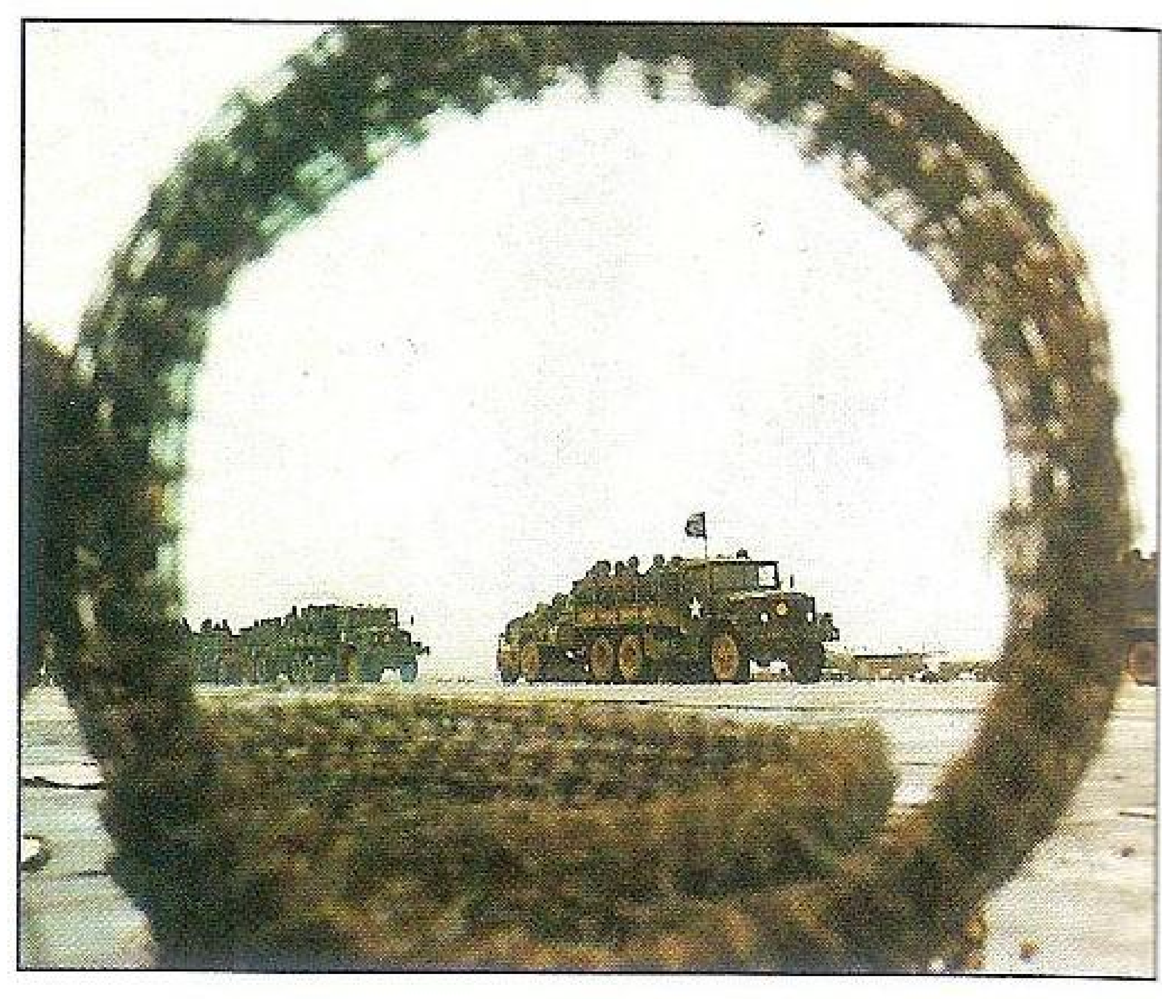
El conductor iba en la parte delantera izquierda del casco, con el motor a su derecha y el pequeño compartimiento de combate detrás; a él se accedía por dos puertecillas de popa.



Especificaciones
Allis Chalmers M50 Ontos
Tipo: cañón autopropulsado séxtuple, con tres tripulantes
Peso: 8,64 toneladas
Armamento: seis cañones sin retroceso M40A1C de 106 mm; cuatro fusiles de punterías M8C de 12,7 mm; una ametralladora de 7,62 mm
Planta motriz: un motor de gasolina GMC Modelo 302 de 145 hp
Prestaciones: velocidad máxima 48 km/h; autonomía 250 km
Dimensiones: longitud 3,82 m; anchura 2,6 m; altura 2,13 m
Usuarios: EE UU



Nguyen Trung Kien, quien después sería una popular actriz vietnamita, avanza hacia el aeropuerto de Tan Son Nhut a bordo de un VAP Tipo 531 de fabricación china. El apoyo de China a Vietnam del Norte se limitó al tiempo de la presencia norteamericana: a los tres años de la caída de Saigón, estos dos enemigos tradicionales estaban en guerra.



Arriba: Montados en camiones de 2,5 toneladas, miembros de la 82 División Aerotransportada se trasladan a un nuevo destacamento. La división llegó a Vietnam en 1968 en calidad de refuerzo a raíz de la ofensiva comunista del Tet.

Los convoyes rodados fueron una característica más de la guerra de Vietnam, desde los días de Indochina hasta la victoria comunista en 1975. La protección de estos convoyes era una tarea ingente. A veces esa protección fallaba, como sucedió con el *Groupement Mobile 100* francés. Esta agrupación de infantería montada, apoyada por una batería de artillería y 10 carros ligeros, fue barrida en una serie de repetidas emboscadas del Viet Minh en la meseta central.

La presencia de EE UU en Vietnam aumentó la importancia de los convoyes. Las tropas norteamericanas estaban mejor equipadas y abastecidas que ningún otro ejército lo estuvo nunca. Millones de cartuchos de munición y miles de toneladas de "raciones C" llegaban a las tropas

385

ESTADOS UNIDOS

Cadillac Gage V-100/M706

El **V-100 Commando** fue una iniciativa privada de Cadillac Gage que apareció en el momento propicio. Era un vehículo acorazado ligero, pensado para el transporte de tropa y misiones de seguridad, pero fue en este último uso donde se utilizó de forma más asidua.

El *US Army* se encontró sin un medio de escolta de convoyes en Vietnam y había llegado a retirar algunos M113 de primera línea para dedicarlos a este cometido.

La Policía Militar recibió algunos V-100 para su evaluación, denominándolos XM706. Recomendó algunas modificaciones, y en 1967 introdujo el **M706** para misiones de escolta en Vietnam.

El M706 —apodado *Duck* (pato) por la PM por su proa puntiaguda— entró pronto en combate, sirviendo en las disputadas rutas de convoyes. Los primeros modelos no tenían el motor protegido contra los cócteles Molotov, pero esto se corrigió al cabo de poco tiempo.

Su armamento usual era una pequeña torre monoplaza con dos Browning de 7,62 mm, pero a raíz del éxito de este vehículo, la USAF lo adoptó con la denominación de **M706E2** y le sustituyó la torre por un afuste universal en el que podían instalarse varias clases de armas, la principal de las cuales fue la ubicua ametralladora pesada Browning M2 HB de 12,7 mm.



Especificaciones
V-100/M706
Tipo: transporte acorazado de personal, con tres tripulantes y siete infantes
Peso: 7,38 toneladas
Armamento: dos ametralladoras M73 de 7,62 mm con 3 800 cartuchos
Planta motriz: un motor de gasolina Chrysler 361 de 191 hp
Prestaciones: velocidad máxima 100 km/h; autonomía 680 km
Dimensiones: longitud 5,7 m; anchura 2,3 m; altura 2,4 m
Usuarios: EE UU y Vietnam del Sur

386

ESTADOS UNIDOS

FMC Corporation M113

El **M113** es, sin duda, el VAP occidental por excelencia, y en Vietnam fue utilizado en gran número de misiones. El modelo básico, el **M113A1**, apareció en 1964 y podía montar una Browning de 7,62 mm o la ubicua M2 HB de 12,7 mm.

Sin embargo, su verdadero interés radica en las variantes. La Caballería adaptó el vehículo para dotarlo de una M2 HB para el jefe y dos armas de 7,62 mm en la parte trasera. Este modelo fue muy utilizado en tareas de escolta.

El vehículo de mando es el **M557**, un M113 básico pero más alto para poder instalar una mesa de mapas y equipo de transmisiones. Está armado con una ametralladora de 7,62 mm.

El **M132** tiene una cúpula que contiene un lanzallamas M108 y una ametralladora M73 de 7,62 mm. Lleva 900 litros de combustible para el lanzallamas, que tiene un alcance de 150 metros.

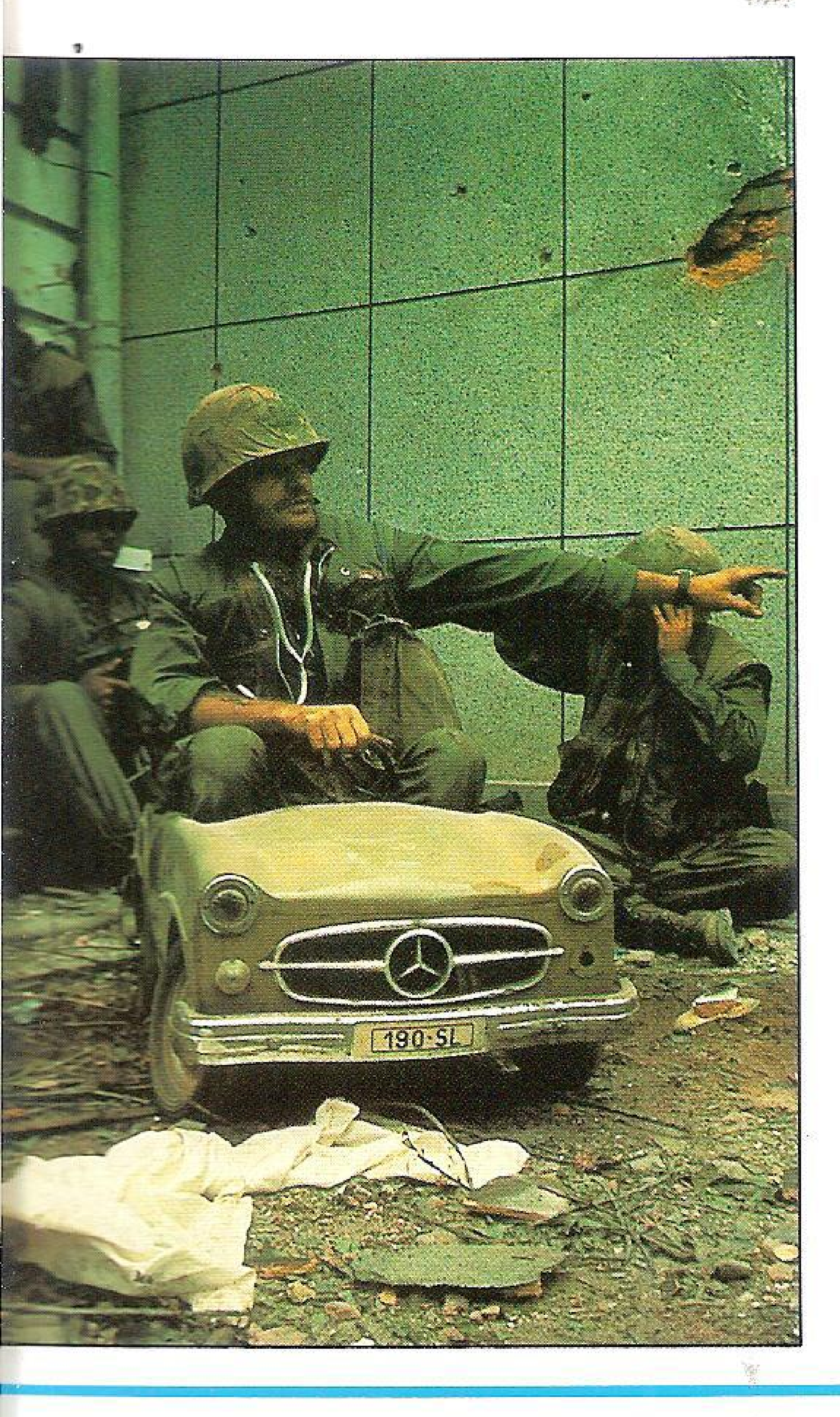
El **M125** es un M113 equipado con un mortero de 81 mm sobre una placa de 360° y con una dotación de 114 granadas. El mortero puede desmontarse a tierra.

Otros modelos portamortero son el **M106A1**, con una pieza de 107 mm con un sector de 43° a derecha y 46° a izquierda y dotada de 93 granadas.

Un transporte desarmado, el **M548**, fue diseñado en torno al conjunto automotor del M113 y se usaba en apoyo de la artillería.



Especificaciones
M113 ACAV
Tipo: vehículo acorazado de asalto de caballería
Peso: 11,34 toneladas
Armamento: una ametralladora M2 HB de 12,7 mm con 2 000 cartuchos y dos M60 de 7,62 mm
Planta motriz: un motor de gasóleo de seis cilindros, refrigerado por agua, de 215 hp
Prestaciones: velocidad máxima 68 km/h; autonomía 480 km
Dimensiones: longitud 2,69 m; anchura 2,54 m; altura 2,05 m
Usuarios: EE UU y Vietnam del Sur



Este infante de Marina ha decidido no privarse de ningún lujo durante una pausa en los combates por la Ciudadela de Hué. Este "Mercedes" no formaba parte del equipo de ordenanza para el combate urbano.

por carretera, junto a lujos tan prescindibles como la goma de mascar, helados y ejemplares de la revista del Ejército, *Stars and Stripes*. Grandes flotas de vehículos, desde excavadoras y apisonadoras hasta *jeeps* y camiones de 2,5 toneladas, se necesitaron para mejorar y ampliar la red de carreteras y transportar hombres, material y suministros.

Los convoyes eran unos objetivos muy tentadores para el Vietcong, que hizo todo lo posible para interrumpir el flujo del mismo modo que sus predecesores habían cortado el tráfico viario francés. Pero los franceses no habían tenido tantos recursos como los estadounidenses y, aunque siempre pesaba sobre ellos el peligro de ataque, los convoyes de EE UU llevaban potentes escoltas en las que había de todo, desde autoametralladoras y carros hasta helicópteros cañoneros. Además, el apoyo aéreo nunca estaba a más de unos minutos de tiempo de vuelo. Por ello, el Vietcong no consiguió unos resultados tan devastadores como el Viet Minh. De hecho, sus ataques le salían muy caros: en 1966, en Soui Cat, donde murieron 100 comunistas, y en Prek Klok en 1967, en el que cayeron 200 vietcongs, los norteamericanos sólo tuvieron tres muertos.

Pero no siempre era así. En una acción en diciembre de 1967, un escuadrón del 5.° de Caballería que iba a encontrarse con un convoy, avanzaba en una columna de dos kilómetros cuando se abatió sobre todo él una feroz emboscada. Exceso de confianza, seguridad y planificación inadecuadas, falta de fuego de apoyo, mala información, todo había jugado en contra de la unidad estadounidense, que en 10 minutos padeció un gravísimo revés. Resultaron destruidos cuatro VAP M113 y un carro, y tres VAP y otro carro salieron muy mal parados. Hubo 42 bajas por ninguna del enemigo.

Convoyes seguros

Pero tales pérdidas no eran habituales. En ese mismo período, un escuadrón del 4.° de Caballería escoltó más de 8 000 vehículos al mes. También llevó a cabo misiones nocturnas en las que se enviaban falsos convoyes para probar la reacción del enemigo.

Las primeras unidades acorazadas sudvietnamitas se habían creado con ayuda francesa, pero a principios de los años 60 empezaron a recibir

387 ESTADOS UNIDOS

Vehículo acorazado de asalto anfibio LVTP5A1

En expansión a raíz del éxito de las operaciones anfibias de la II Guerra Mundial, el *US Marine Corps* buscaba una nueva familia de vehículos para remplazar su material más viejo. El prototipo fue aceptado para el servicio en 1952 y denominado LVTP5 (*Landing Vehicle, Tracked, Personnel, Mk 5*). A principios de los años 60 se introdujeron modificaciones de diseño que llevaron al **LVTP5A1**.

La distribución del LVTP5 era muy diferente de la de los LVT de la II Guerra Mundial. Era un medio enorme, con el compartimiento de tropa delante y el motor detrás. La tropa entraba a través de una rampa hidráulica. Además de una tripulación formada por jefe, conductor y ametrallador, puede llevar hasta 45 soldados.

Otro miembro de la familia, el **LVTH6** (*Landing Vehicle, Tracked, Howitzer, Mk 6*), montaba una torre en la que había un obús de tubo corto de 105 mm, una ametralladora coaxial de 7,62 mm y una externa de 12,7 mm.

El modelo de mando, el **LVTC5** (*Landing Vehicle, Tracked, Command, Mk 5*), llevaba hasta nueve hombres además de la tripulación y la dotación usual de equipos de transmisiones.



Especificaciones
LVTP5A1

Tipo: vehículo acorazado de asalto anfibio, con tres tripulantes y 34 infantes
Peso: 37,4 toneladas
Armamento: una ametralladora M1919A4 de 7,62 mm con 2 000 disparos
Planta motriz: un motor de gasolina refrigerado por agua LV-1790-1 de 810 hp
Prestaciones: velocidad máxima 48 km/h (en el agua, 11 km/h); autonomía en carretera 360 km
Dimensiones: longitud 9,04 m; anchura 3,57 m; altura 2,92 m
Usuarios: EE UU (USMC)

388 ESTADOS UNIDOS

Cañón AA ATP M42

Durante las últimas fases de la II Guerra Mundial, EE UU desarrolló una familia de vehículos oruga que incluía el carro ligero M41 Walker Bulldog y un sistema de cañones antiaéreos que empleaba los mismos elementos automotrices que el carro en un casco distinto. Era el **M42 Duster**.

La torre del M42 era casi la misma que la del sistema al que sustituía —el M19—, aunque ahora estaba instalada en el centro de la barcaza en vez de en la parte trasera.

La torre y el casco del M42 estaban hechos de acero soldado, con el jefe y el conductor en la parte delantera y los otros cuatro tripulantes en la mencionada torre. El motor y la transmisión estaban a popa. Uno de sus inconvenientes es que tenía motor de gasolina, lo que se reflejaba en una corta autonomía y en el inherente peligro de incendio.

Tanto la torre como las armas eran de movimiento asistido; la primera cubría los 360° a razón de 40° por segundo, y las piezas se elevaban de -3 a 85 grados a unos 25° por segundo. Para casos de emergencia se disponía de controles manuales. Se llevaban 480 proyectiles, y las armas tenían una cadencia práctica de 120 disparos por minuto y tubo, con un alcance eficaz de 5 000 metros.

El M42 era un medio para buen tiempo, pues su sistema de control de tiro era manual, desechándose la posibilidad de dotarlo de radar.



Especificaciones
M42 Duster

Tipo: montaje antiaéreo doble de 40 mm autopropulsado, con seis tripulantes
Peso: 22,45 toneladas
Armamento: dos cañones de 40 mm con 480 disparos y una cadencia de 120 disparos por minuto
Planta motriz: un motor de gasolina refrigerado por aire de 500 hp
Prestaciones: velocidad máxima 72 km/h; autonomía 160 km
Dimensiones: longitud 6,36 m; anchura 3,23 m; altura 2,85 m
Usuarios: EE UU y Vietnam del Sur



Una patrulla de la 3.ª Brigada de la 82 División Aerotransportada bate posiciones del Vietcong con un cañón sin retroceso de 106 mm. El M151 fue el sucesor del famoso jeep Willys de la II Guerra Mundial, y a su vez fue remplazado en los años 80 por el HMMWV Hummer.

carros ligeros y VAP norteamericanos. Al acabar ese decenio estaban equipadas y entrenadas por EE UU. Unidades del ARVN tuvieron una participación importante en la invasión de Camboya en 1970 y en la Operación "Lam Son 719" en Laos, en 1971.

Las unidades acorazadas y de caballería sudvietnamitas fueron razonablemente eficaces contra la guerrilla, pero sólo sobrevivieron a la invasión norvietnamita de 1972 gracias a la enorme inyección de poder aéreo norteamericano. Las unidades acorazadas se empleaban en posiciones defensivas estáticas, sacrificando la movilidad y el efecto de choque, que son los principales atributos de los carros. El clásico ataque norvietnamita, encabezado por carros T-54 de fabricación soviética y Tipo 59 de procedencia china, causó grandes destrozos entre las fuerzas del ARVN.

Hacia 1975, los norvietnamitas estaban preparados para intentarlo de nuevo. Este vez, el Sur no tenía poder aéreo aliado en el que confiar, y el EVN fue imparable. La guerra de Vietnam podía haberse prolongado por espacio de 40 años en forma de conflicto guerrillero, pero fue decidida por una clásica ofensiva acorazada. La larga división de Vietnam acabó al fin cuando las puertas del Palacio Presidencial de Saigón fueron derribadas por un carro norvietnamita.

Conocida por ACAV, por Armored Cavalry Assault Vehicle, esta versión del clásico VAP M113 tenía ametralladoras adicionales y blindaje mejorado.



Comparación de combate

389 T-54/55

UNIÓN SOVIÉTICA

Del mismo modo que el M113 puede calificarse del VAP tipo de la posguerra, el **T-54/55** es sin duda el carro característico. Fue probado en forma de prototipo allá por 1946, y aunque no se tienen cifras exactas de su producción, parece que ésta superó los 50 000 ejemplares.

El casco del T-54/55 es de acero soldado. El conductor está en la parte delantera izquierda, con una escotilla de una pieza, y cuenta con dos periscopios para cuando debe conducir con todo cerrado.

A diferencia de los carros occidentales, el jefe del T-54/55 está a la izquierda de la torre, con el cargador a la derecha. El primero tiene una cúpula giratoria (360°) y un visor TPK-1 para la adquisición de objetivos.

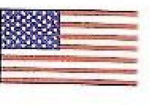
El tirador, delante y un poco más abajo que el jefe, tiene un visor TSh 2-22 de 3,5 y 7 aumentos enlazado al cañón D10-T de 100 mm. Puede disparar diversas clases de munición y es preciso hasta los 1 000 metros, no mucho para una zona llana, pero de sobra para el terreno vietnamita. La cadencia de tiro media es de cuatro disparos por minuto.

El T-54/55, como se le llama habitualmente, es en realidad dos carros distintos aunque muy parecidos. El T-54 original tenía dos cúpulas, la de la derecha con una ametralladora de 12,7 mm. El T-54A tenía un cañón mejorado D-10TG, con estabilización en el plano vertical y extractor de humos en el extremo del tubo.

El T-54B era como el modelo original pero con equipo de visión nocturna y el cañón D-10T2S, plenamente estabilizado. El T-54C era similar al "B", pero con la cúpula del cargador sustituida por una escotilla sencilla.

El T-55 apareció a finales de los años 50. Carecía de la cúpula del cargador y de la MG antiaérea DShKM de 12,7 mm, y tenía un nuevo motor y mayor cantidad de munición. En el T-55A de 1963 se sustituyó la ametralladora coaxial SGMT por la PKT, de los mismos 7,62 mm, se eliminó la de casco y se instaló blindaje adicional.

Especificaciones
T-54
Tipo: carro de combate, con cuatro tripulantes
Peso: 36 toneladas
Armamento: un cañón rayado D-10T de 100 mm con 34 disparos; dos ametralladoras de 7,62 mm (una coaxial y una en el casco) con 3 000 cartuchos; una ametralladora antiaérea DShKM de 12,7 mm con 500 cartuchos
Planta motriz: un motor de gasóleo refrigerado por agua de 520 hp
Prestaciones: velocidad máxima 48 km/h; autonomía 600 km
Dimensiones: longitud 9 m; anchura 3,27 m; altura 2,4 m
Usuarios: Vietnam del Norte



El cañón rayado D-10T de 100 mm del T-54 era capaz, con la munición perforante estándar, de penetrar más de 150 mm a una distancia de 1 000 metros. Los primeros modelos no tenían el cañón estabilizado, por lo que no podían disparar en movimiento.

El blindaje del T-54 iba de los 203 mm del arco frontal de la torre hasta los 20 mm del vientre, pasando por los 150 mm de los lados de la torre y los 100 mm del casco.

El T-54 tenía un motor de 520 hp y sólo pesaba 36 toneladas, pero ni así resultaba un vehículo demasiado ágil. Modelos posteriores tuvieron motores mucho más potentes.

Los vehículos de la serie T-54/55 se distinguen de otros carros soviéticos por la separación adicional entre el primer y el segundo par de ruedas de rodaje.

390 Chrysler Corporation M48A3

ESTADOS UNIDOS

Diseñado en los años 50 para paliar la ineficacia de los carros norteamericanos descubierta al principio de la guerra de Corea, el **M48** tuvo un nacimiento difícil, pues los primeros ejemplares fueron apresuradamente llevados a Corea con la excusa de que aquel conflicto podía degenerar en una III Guerra Mundial y que EE UU necesitaba un carro para ella. Casi todos los primeros carros tuvieron que ser retirados y reformados para hacerlos verdaderamente aptos.

El casco está fundido en varias piezas y tiene una escotilla de escape en el vientre. La distribución es del todo clásica, con el conductor en el centro de la proa, y una torre organizada con el jefe y el tirador a la derecha, y el cargador y radio a la izquierda.

Para operar con todo cerrado, el jefe del M48 tiene una cúpula M1, que puede girar los 360° independientemente de la torre; cuenta con cinco bloques de visión de un aumento. El jefe tiene también un visor de 1,5 aumentos enlazado a la MG antiaérea de 12,7 mm.



El armamento principal del **M48A3** es un cañón M41 (T139) de 90 mm, que puede disparar a una distancia máxima de 3 000 metros en tiro tenso y a 21 000 metros en tiro curvo. Se llevan a bordo 46 disparos.

La puntería en los primeros modelos dependía de un telémetro estereoscópico, pero era difícil de emplear y fue sustituido por uno de coincidencia. Los datos telemétricos son introducidos manualmente en un calculador electromecánico, que empleaba otros datos entrados a mano para estimar la corrección y la elevación tangente apropiadas.

Especificaciones
M48A3 General Patton
Tipo: carro de combate, con cuatro tripulantes
Peso: 47,2 toneladas
Armamento: un cañón de 90 mm con 62 disparos; una ametralladora coaxial M1919A4E1 de 7,62 mm con 6 000 cartuchos; una ametralladora Browning M2 HB de 12,7 mm en la cúpula del jefe
Planta motriz: un motor de gasóleo refrigerado por líquido AVDS-1790-2A de 750 hp
Prestaciones: velocidad máxima 48 km/h; autonomía 460 km
Dimensiones: longitud 8,69 m; anchura 3,63 m; altura 3,12 m
Usuarios: EE UU y Vietnam del Sur

Aunque pesaba 12 toneladas más que el carro soviético, la protección del M48 no era mucho mejor, pues era más gruesa en el casco pero menos en torno a la torre.

Aunque el M48 montaba un cañón de 90 mm contra el de 100 mm del T-54, la pieza soviética era sólo un poco más potente que la norteamericana.

El M48A3 se distingue del posterior M60 en que su cañón tiene el freno de boca y extractor de humos en el extremo del tubo, mientras que en el M60 está a la mitad del mismo.

Aunque pesaba 48 toneladas, el M48 tenía una mejor relación potencia-peso que el T-54, pues su motor diesel de 12 cilindros producía 750 hp.



PUNTO DE MIRA VEHÍCULOS EN VIETNAM

GUERRA SOBRE RUEDAS

El carro no fue el rey de los campos de batalla de Vietnam, sino que esa dignidad fue compartida por una increíble variedad de vehículos que tuvieron una participación esencial en la conducción de la guerra.

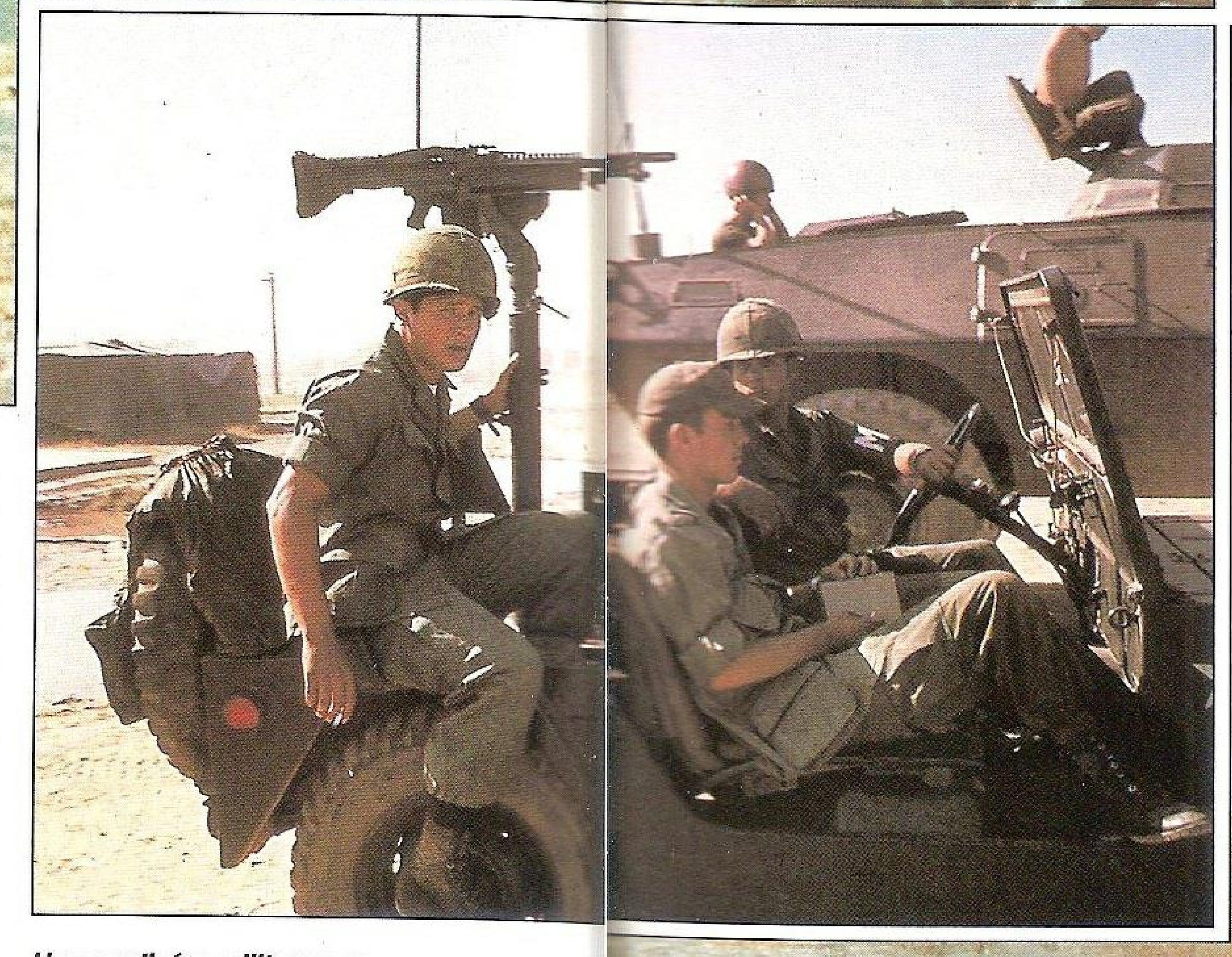
Aunque el de Vietnam no era un terreno idóneo para la guerra de movimiento, y de ahí que la mayoría de los combates recayesen en hombres a pie, el *US Army* en el Sudeste asiático fue la fuerza más mecanizada que el mundo haya visto. Los carros y la artillería autopropulsada tuvieron parte importante en la lucha, pero el principal vehículo de combate fue el transporte acorazado de personal: el M113 y sus derivados destacaron por la cantidad en que sirvieron y por la diversidad de cometidos que asumieron.

Los vehículos acorazados no fueron el único factor condicionante de esa guerra: el de Vietnam se ha conocido como el conflicto de los helicópteros. Pero por cada tonelada de material trasladada por aire, se transportaron doce por carretera. El famoso "dos y medio" (el camión 6 × 6 de 2,5 toneladas) fue la columna vertebral del esfuerzo de transporte, aunque no estuvo solo. Los vehículos desprotegidos usados en Vietnam fueron desde el ubicuo *jeep* M151 hasta los camiones de cinco, ocho y diez toneladas, pasando por aljibes, camiones radio y tractores de carros.

Transportes inusuales

También se emplearon medios más extraños. El USMC desembarcó en su enorme vehículo oruga de asalto LVT-5 y empleó los menudos Mechanical Mule 4 × 4 para trasladar material por las zonas de desembarco. El Goer era un gran camión 4 × 4 capaz para ocho o diez toneladas que resultó especialmente útil durante los monzones. El Gama Goat, más pequeño y de seis ruedas, tenía una caja articulada que le permitía operar en terrenos tremendamente abruptos.

Las inmensas proporciones de la implicación de EE UU en Vietnam se reflejaron en las innumerables obras que se realizaron en el país. Se necesitó una amplia gama de vehículos de zapadores para construir puertos, aeródromos y campamentos, y, una vez terminados, una ingente flota de vehículos de apoyo para mantenerlos en funcionamiento.



Unos policías militares se preparan para una misión de escolta. En las zonas de poca amenaza, los jeeps armados de ametralladoras y los autos blindados XM706 Commando eran más que suficientes para asegurar la protección de una carretera. En áreas más disputadas se necesitaban carros y vehículos acorazados portapersonal.

Carros

Los franceses hicieron poco uso eficaz de sus carros en Indochina, pero lo que quedó de sus fuerzas acorazadas formó el núcleo del arma blindada de Vietnam del Sur, cuyo ejército (el ARVN) fue, a principios de los años 60, el primero que utilizó en combate el transporte acorazado de personal M113. Sus carros ligeros M41 Walker Bulldog fueron protagonistas de los golpes y contragolpes de estado que sacudieron Vietnam del Sur por esa época. La llegada de fuerzas norteamericanas trajo el despliegue de tres batallones de carros del *Army*, así como el componente acorazado de dos divisiones del *Marine Corps*. El pesado blindaje y el cañón de 90 mm del carro M48 General Patton eran superiores a cualquier cosa que los vietcong y norvietnamitas pudiesen desplegar. Pero cuando los norteamericanos se retiraron, la situación cambió por completo. La victoria final comunista fue resultado de una invasión al estilo clásico, cuya punta de lanza fueron carros soviéticos T-54 y T-55.

Abajo: Un vehículo acorazado de exploración y asalto M551 Sheridan remolca un M113. El M551 tenía un complicado armamento mixto de cañón y lanzamisiles que nunca fue satisfactorio.





Un carro lanzallamas M67 del US Marine Corps en acción. El lanzallamas M7-6 que equipaba a este carro disparaba a través del ánima del cañón de 90 mm; a simple vista, el M67 era un carro corriente. Sin embargo, podía arrojar líquido encendido a 150 metros o más de distancia.

Transportes de personal

El transporte acorazado de personal tomó carta de naturaleza en el Sudeste asiático. Suministrado en principio al ARVN en los años 60, el M113 era poco más que una caja blindada montada sobre orugas; sin embargo, en Vietnam fue utilizado en más cometidos que ningún otro vehículo en la Historia. Diseñado como transporte de tropa básico, el M113 apareció como plataforma de armas, puesto de mando, posapuentes, portamortero y lanzallamas. El M548 era la versión carguera, que apoyó a las otras muchas versiones del M113. Con ametralladoras medias y pesadas adicionales, montadas tras escudos blindados, el M113 se llamó *Armored Cavalry Assault Vehicle (ACAV)*. Junto al helicóptero, fue una de las monturas básicas de la Caballería y se empleó profusamente en la escolta de convoyes.

Arriba: Soldados norteamericanos en un M113 durante la invasión de Camboya. Los VAP aparecieron a finales de la II Guerra Mundial, pero fue en Vietnam donde demostraron todas sus posibilidades.



Derecha: Un M113 ACAV ocupa posiciones defensivas en la base de Long Binh durante la ofensiva del Tet, en 1968.

Abajo: El M106A1 era un derivado del M113 dotado de un mortero de 107 mm que disparaba a través de unas trampillas en el techo. La placa base, llevada en el exterior, permitía usar la pieza como arma de infantería, lejos del vehículo.

Vehículos de la guerra de Vietnam

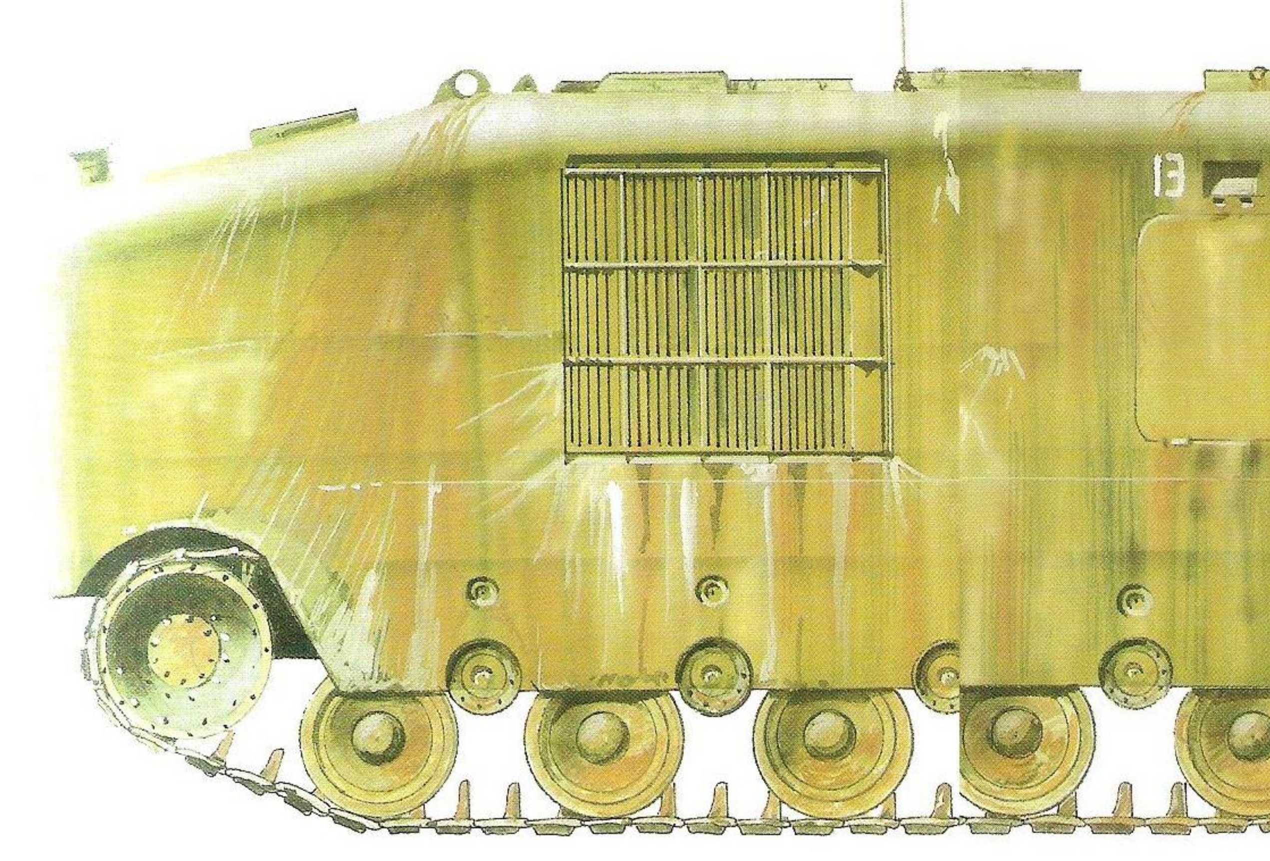
Aunque los norteamericanos fueron bastante reacios a la mecanización en los años 20 y 30, la enorme expansión del *US Army* antes de la guerra supuso un crecimiento igualmente inmenso de su arsenal de vehículos oruga y de ruedas. El tremendo poderío industrial de Estados Unidos aseguró que los ejércitos que combatieron en la II Guerra Mundial raramente fueran a pie. La mecanización fue la base del concepto norteamericano de guerra de movimiento, utilizando la velocidad para flanquear al enemigo. Aunque el conflicto en el Sudeste asiático pedía una táctica muy diferente, con pequeñas patrullas moviéndose a pie en pos del enemigo por un terreno muy agreste, los medios acorazados tuvieron un papel destacado en la escolta de convoyes y las misiones de "búsqueda y destrucción", mientras que los vehículos de ruedas fueron la columna vertebral del inmenso esfuerzo logístico que acompaña al *US Army* allí donde vaya.

M113 ACAV
El M113 es uno de los vehículos acorazados más importantes de la Historia. En Vietnam fue utilizado bajo numerosas formas. El ACAV (*Armored Cavalry Assault Vehicle*) solía estar equipado con una ametralladora pesada Browning M2 HB de 12,7 mm y un par de M60 de 7,62 mm, todas ellas montadas tras escudos.

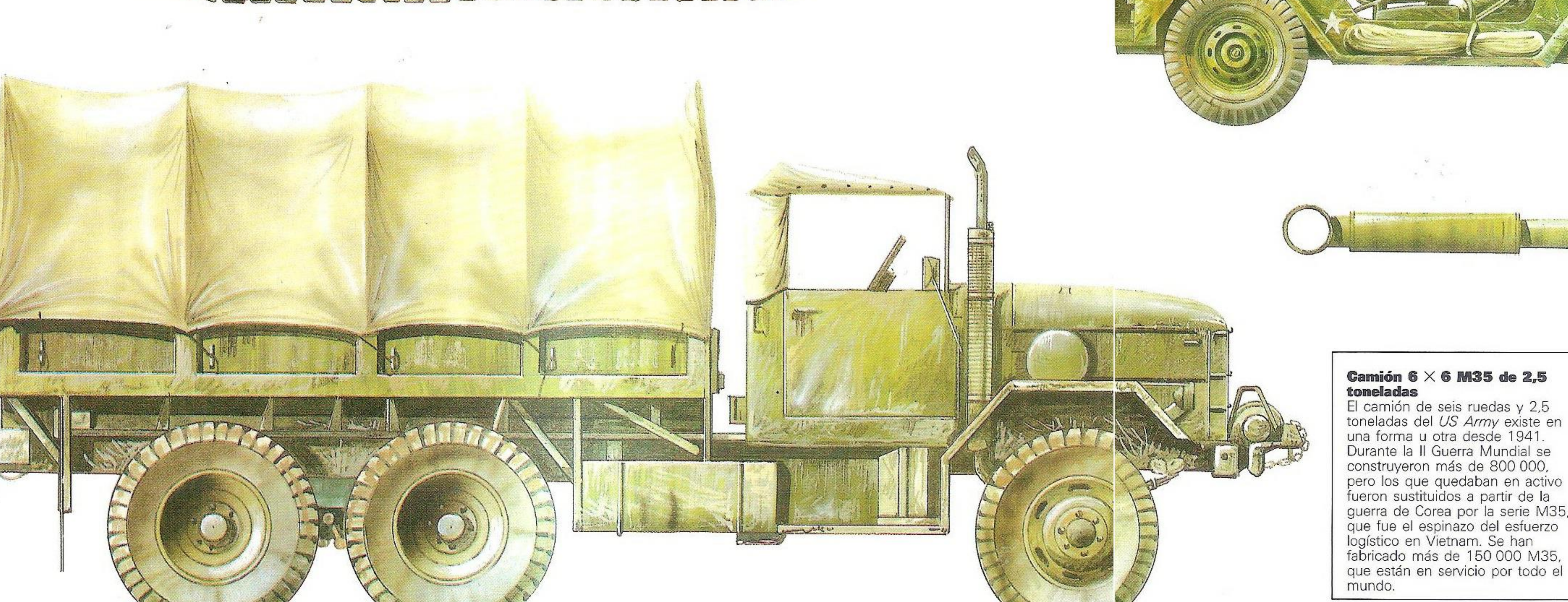
Vehículo ligero 4 × 4 M151
El M151 sucedió al famoso *jeep* de la II Guerra Mundial en los años 50. Desde entonces se han construido más de 100 000. En Vietnam fue el vehículo ligero y utilitario estándar. Hubo variantes ambulancia, de transmisiones y portaarmas con el cañón sin retroceso M40 de 106 mm. Aquí vemos el modelo corriente, con una ametralladora M60 montada en candelero.

Obús autopropulsado M110 de 203 mm
Puesto en servicio en 1963, el M110 fue el obús pesado autopropulsado estándar del *US Army* en Vietnam. Su tubo es un descendiente directo del obús británico de 203 mm de la I Guerra Mundial, aunque montado en un vehículo aerotransportable. Disparaba una granada de 92 kg a una distancia de 16 km, pero desde Vietnam ha sido remplazado por los M110A1 y M110A2, que están dotados de tubos más largos.

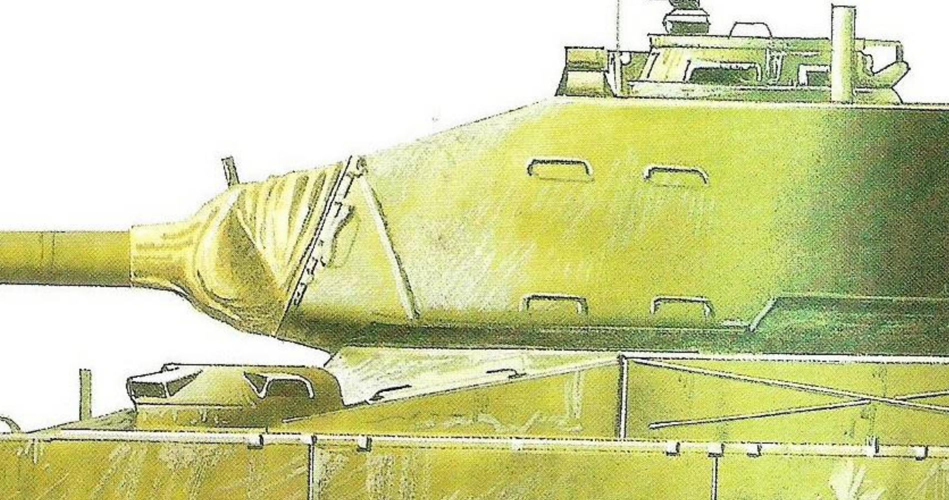
Vehículo de asalto LVTH-6
El LVTH-6 fue una variante del transporte de personal LVTP-5, desarrollado en los años 50 para remplazar a los vehículos anfibios de la II Guerra Mundial. Este armatoste estaba equipado con una torre dotada de un obús de 105 mm para poder dar apoyo directo a los *Marines* durante el desembarco. Con un peso de 31 toneladas, se desplazaba a 48 km/h por tierra y a 11 km/h en el agua. Era un diseño muy avanzado para su tiempo, pero pese a ello —o quizá por ello— no resultaba demasiado fiable.



Carro de combate M48A3
El M48 fue el principal carro de combate del *US Army* en Vietnam. Dotado de un cañón de 90 mm, era un monstruo del campo de batalla, pero, como todos los medios acorazados, vulnerable al ataque de la infantería en espacios cerrados como las áreas edificadas o aquellas de vegetación frondosa. Muchos M48, como este, llevaban protección adicional en forma de sacos terreros y eslabones de oruga soldados, pues detenían las granadas contracarro antes de que llegasen al blindaje de la torre.



Camión 6 × 6 M35 de 2,5 toneladas
El camión de seis ruedas y 2,5 toneladas del *US Army* existe en una forma u otra desde 1941. Durante la II Guerra Mundial se construyeron más de 800 000, pero los que quedaban en activo fueron sustituidos a partir de la guerra de Corea por la serie M35, que fue el espinazo del esfuerzo logístico en Vietnam. Se han fabricado más de 150 000 M35, que están en servicio por todo el mundo.



Carro ligero M41
Los primeros carros utilizados por el Ejército sudvietnamita fueron los M24 Chaffee, de la II Guerra Mundial, que les dejaron los franceses. Este medio había sido sustituido en 1964 por el mucho más capaz M41 Walker Bulldog. Desarrollado para el *US Army* tras la II Guerra Mundial, el M41 montaba un cañón de 76 mm de alta velocidad. Las tropas vietnamitas no supieron sacarle todo el partido, al menos al principio, pues rara vez daban en el blanco. Aunque mejoraron después, las fuerzas acorazadas de ARVN destacaron por su apoyo a facciones golpistas en los años 60.

"Busca y destruye"

Las misiones "busca y destruye" fueron la táctica básica del *US Army* durante la guerra de Vietnam. La clásica operación de búsqueda y destrucción implicaba encontrar al enemigo, fijarlo y destruirlo cercando sus posiciones o atrayéndole hacia áreas propicias. En la guerra convencional, los vehículos acorazados forman las fuerzas móviles o de bloqueo, pero Vietnam fue muy diferente. Los medios blindados tenían protección y armamento para resistir emboscadas masivas hasta que acudiesen la infantería, la artillería y el apoyo aéreo. En el momento culminante de la guerra, en 1967 y 1968, los combates nacían de acciones de los carros y los VAP, acciones en las que la infantería rodeaba y destruía al enemigo.



Arriba: Un jefe de vehículo grita instrucciones a otro M113 durante una operación en Camboya en 1970. La invasión fue una acción de "búsqueda y destrucción" a gran escala, pensada para destruir bases y suministros comunistas en la Ruta Ho Chi Minh.



Arriba: Un semirremolque cisterna M131, capaz para 22 500 litros de combustible, avanza por el molesto polvo de la estación seca vietnamita. Siete compañías de transporte del US Army utilizaron este camión, desde parques logísticos en Long Binh, Cam Ran Bay y Qui Nonh.

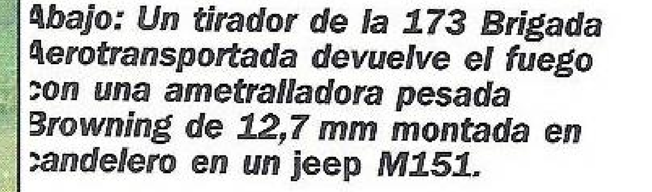
Vehículos M113 de la Compañía B del 1.er Batallón del 50.° de Infantería actúan como fuerza de bloqueo para un batallón del ARVN en misión de "búsqueda y destrucción" en torno a Phu Loc en 1968.



Izquierda: Fusileros del 9.° Regimiento de los Marines, apoyados por un carro M48, atacan una unidad norvietnamita cerca de la Zona Desmilitarizada.

Vehículos desprotegidos

Mucha gente cree que la batalla es la prueba última de un ejército, pero lo cierto es que muchas veces las guerras las gana la logística. Llevar hombres y material al frente es vital para la victoria, y en Vietnam el frente cubría todo el país. Los *jeeps* M151 se usaron como vehículos utilitarios, a veces dotados de ametralladoras. El camión 6 × 6 de 2,5 toneladas era el carguero normalizado desde la II Guerra Mundial y se utilizó en Vietnam bajo diversas formas. El camión M35 básico sirvió junto a conversiones en transportes de carros, cisternas de combustible, aljibes, tractores, medios de mando, transportes de tropa, estaciones de radio, volquetes y medios de zapadores. El camión estándar de 5 toneladas apareció también en muchas configuraciones.



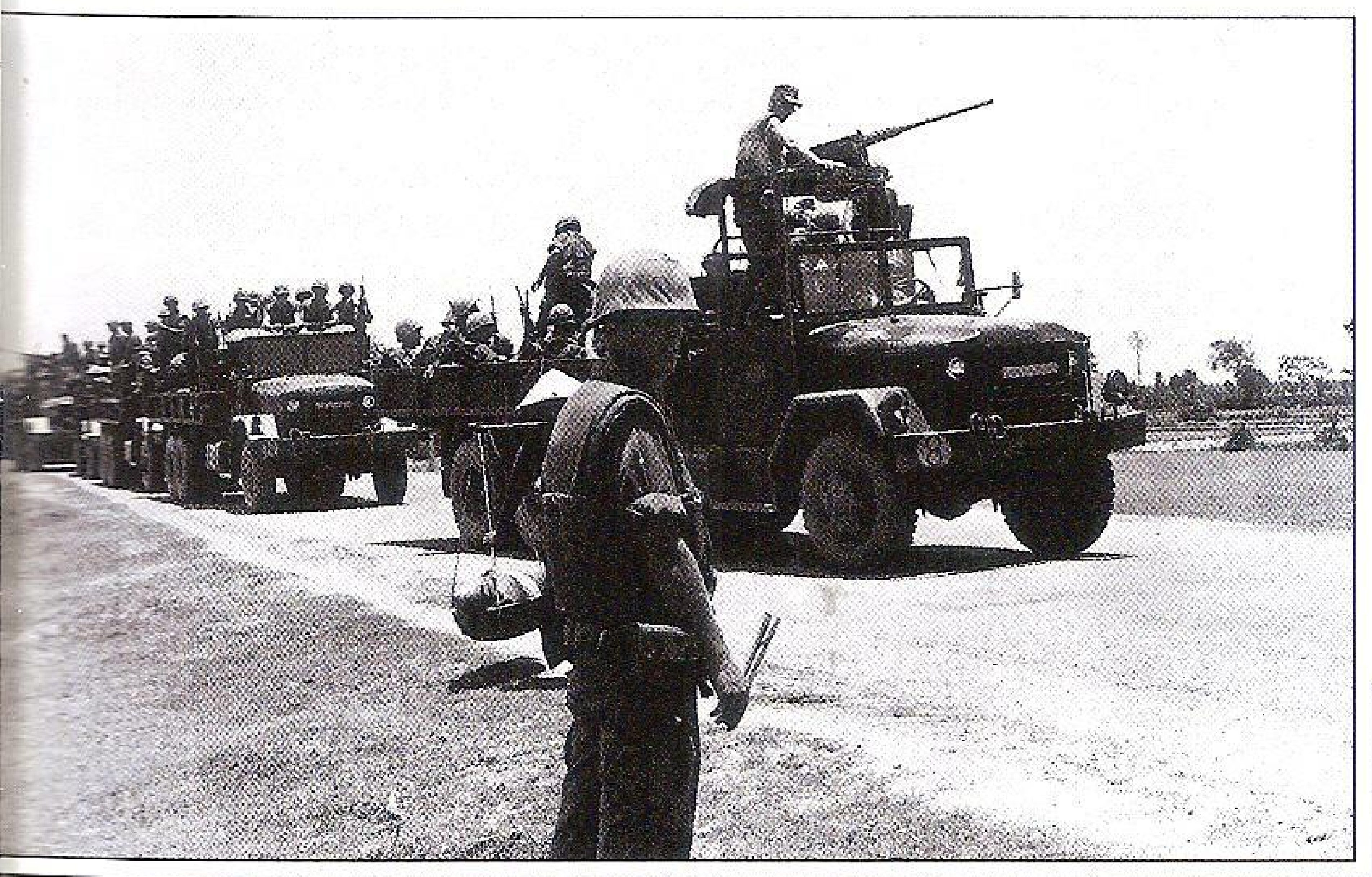
Abajo: Un tirador de la 173 Brigada Aerotransportada devuelve el fuego con una ametralladora pesada Browning de 12,7 mm montada en candelero en un jeep M151.

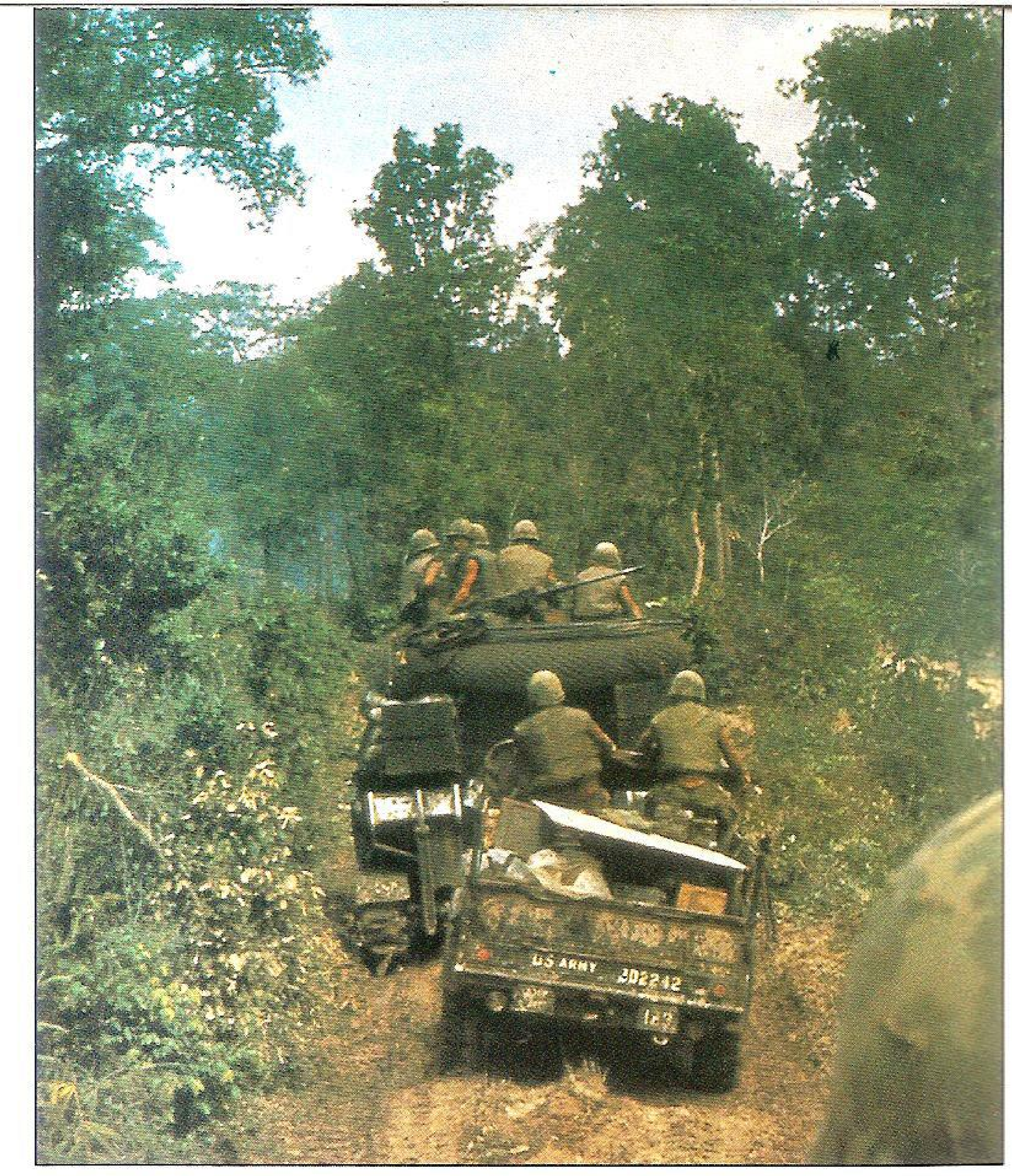
Derecha: Un convoy transporta la Compañía M del 3.er Batallón del 5.° de Marines unos 25 km al norte de Tam Ky durante la Operación "Union", en mayo de 1967. La impresión popular —alimentada por Hollywood— de la tropa yendo a todas partes en helicóptero es falsa: la mayoría de las tropas iban al combate en camiones como estos.



Convoyes

La inmensa cantidad de municiones, comida y suministros que necesitaban las divisiones de EE UU destacadas en Vietnam requería un esfuerzo de suministro igualmente grande centrado en el transporte por carretera. Los aviones y helicópteros podían trasladar cosas de mucha prioridad y en emergencias, pero el grueso del material transportado lo fue en convoyes. En zonas de baja amenaza, éstos eran escoltados por *jeeps* de la Policía Militar dotados de ametralladoras. Allí donde la amenaza era mayor, la escolta podía incluir autoametralladoras, VAP y carros, en tanto que helicópteros cañoneros daban cobertura superior; el apoyo aéreo directo estaba a unos pocos minutos de vuelo. Los convoyes fueron un método muy satisfactorio de transportar suministros frente a la acción hostil, aunque a veces el enemigo les infligió graves reveses. La mayoría de los ataques contra ellos consistían en voladuras de puentes o en unos cuantos disparos, pero en ocasiones una acción contra un convoy degeneró en una verdadera batalla.





Arriba: Aunque Vietnam no era tan malo como podría pensarse para las operaciones acorazadas, era todavía un terreno bastante difícil. Este convoy iba hacia Tay Ninh, un enjambre de actividad del Vietcong en la frontera camboyana. Moverse a través de una vegetación como esta era peligroso, pues la espesura podía esconder a enemigos preparados para lanzar una emboscada.

Un escuadrón de caballería avanza en columna por terreno abierto en la zona fronteriza con Camboya. Concentrados de esta forma, estos 15 vehículos de asalto y tres Sheridan podían hacer un devastador fuego automático, capaz de detener a cualquiera que intentase emboscarles.

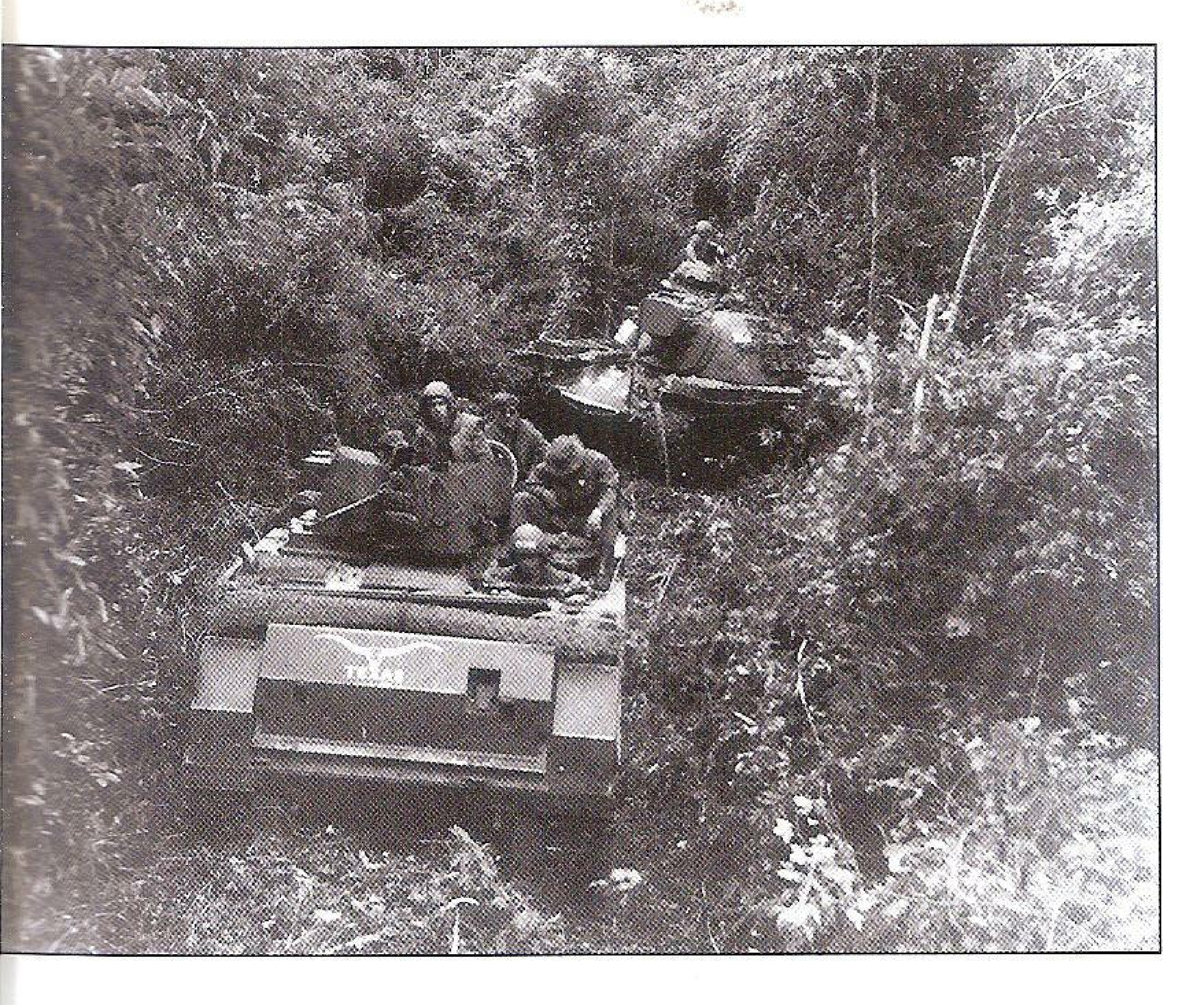
EMBOSCADA A LOS JINETES



Arriba: Allí donde los árboles estaban muy cerca de la carretera, el Vietcong utilizaba su amparo para parapetarse a distancia de quemarropa de los convoyes.

Izquierda: Si el 3.er Escuadrón del 5.° de Caballería hubiese tenido carros lanzallamas como este para limpiar las márgenes de la carretera, quizá no habría sufrido la emboscada que nos ocupa en este artículo.

Las operaciones acorazadas en Vietnam no fueron las batallas entre carros para las que se habían estado preparando los norteamericanos.





"A las 04,10 de la madrugada fui despertado por un alarmado operador de radio que gritaba no sé qué sobre un contacto enemigo. No le entendí. Me repitió que teníamos un contacto enemigo y salió corriendo. Agarré los pantalones, me puse las botas y eché a correr tras él hacia el centro de operaciones. El único posible contacto enemigo que podíamos tener, pensé, era en el perímetro de la base, por lo que debía ser muy cerca.

"Una vez en el centro de operaciones comprendí que el problema no estaba en el perímetro. Teníamos un contacto enemigo en la carretera, en algún punto al sur, donde una columna

Un escuadrón de caballería se abre paso a través de la maleza de algún lugar de Vietnam del Sur. Cuando no se ponían el cuidado y la atención precisos en terrenos tan cerrados, el resultado podía ser catastrófico.

de vehículos del Escuadrón C había sido emboscada, y nadie estaba seguro de dónde estaban esos vehículos. Yo tampoco lo sabía, ni que esa unidad hubiera salido en misión. Repasé mentalmente la sesión de órdenes de la tarde anterior y no recordé que se hubiese enviado ninguna unidad.

"El tráfico de radio nos aclaró que había varios vehículos enzarzados en combate; sin embargo, parecía que la refriega estaba perdiendo intensidad. Al final dimos en la radio con un teniente que iba en la columna. Nos confirmó que el combate estaba remitiendo y que el enemigo les había dado una paliza, pero no podía decirnos dónde estaba exactamente."

Misterio

"Esto era insólito en una unidad de caballería. Todo lo que sabíamos era que estaban al sur de la Carretera 2 y habían sido detenidos en seco por una emboscada. No sabíamos por qué estaban allí, pero sí que les habían hecho mucho daño.

"Como la sección de protección de la Plana, con sus cinco ACAV, estaba de retén, la envié carretera abajo para que reforzase a la columna, al tiempo que alerté a las demás secciones para que se preparasen e informasen cuando estuviesen listas. En ese momento llegó el jefe del escuadrón. Sus primeras palabras fueron: «¿Quién ha salido? No sabía que hubiese salido nadie.»

"Me quedé de piedra. Era increíble que el jefe del escuadrón no supiese nada sobre la unidad. El capitán envió a la zona las otras

Los carros eran tan poderosos que parecían inmunes a las emboscadas, pero lo cierto es que constituían grandes blancos para cualquiera armado de valor y de un lanzagranadas.

Una forma de evitar las emboscadas era quitando al Vietcong su cobertura mediante la tala o quema de toda la vegetación a ambos lados de la carretera hasta una distancia de 300 metros o más. Los transportes de personal de la foto están avanzando a través de la desolación provocada por una de estas operaciones de deforestación.

Un carro M48 del 11.° Regimiento de Infantería ha efectuado una parada durante una salida en busca del enemigo. La técnica más eficaz de protección de carreteras consistía en encontrar y anular a los guerrilleros antes de que tendiesen sus emboscadas.

dos secciones de caballería, llamó un helicóptero y me pidió que organizase la recuperación de los vehículos dañados.

"Cuando llegué al lugar, el primer vehículo que vi fueron los restos de un portamortero. Todo lo que quedaba de él era la estructura del suelo y la placa base del mortero. El motor era una masa negruzca, pero todavía reconocible, perdida en mitad de la carretera, unos 10 metros más allá. El vehículo era el último de la columna y literalmente había saltado en pedazos."

Línea de destrucción

"El siguiente vehículo de la línea era un ACAV clavado en mitad de la carretera. Estaba completamente quemado, y el calor de la combustión de la gasolina había fundido la parte delantera del casco. Luego había dos vehículos que llevaban las señales típicas de impactos contracarro: las características quemaduras circulares con pequeños agujeros en el centro, marcando dónde el cohete había impactado y penetrado. Los vehículos estaban enteros y sólo tenían esos boquetes.



Izquierda: Las emboscadas no tenían que ser necesariamente a tiros. Una simple mina podía bloquear un camino hasta que llegase un carro barreminas como este. Tales minas podían emplearse en conjunción con las emboscadas: cuando una columna era atacada y amenazada por los emboscados, las minas podían causar graves daños a las fuerzas de rescate.

"Un poco más adelante, a la izquierda, estaba uno de los dos carros de la columna. Se había salido de la carretera y detenido, y ahora yacía al sol con las orugas y las ruedas derretidas en el suelo. Todavía estaba demasiado caliente para poder acercarse a él.

"Remonté así toda la columna hasta llegar al vehículo de cabeza, que era el otro carro. Estaba en medio de la carretera, vuelto hacia la columna, con varios impactos de cohetes en el sistema de suspensión y bajo el mantelete del cañón, justo encima de la escotilla del conductor.

"Cerca de al chatarra del último vehículo de la columna, los soldados buscaban restos de cuerpos entre la maleza. No encontramos cadáveres cerca del portamortero y todavía buscábamos la macabra evidencia que permitiese verificar cuántos hombres habían muerto en la explosión. Fue muy desagradable, pero al final hallamos suficientes despojos humanos para estimar en tres los hombres que iban en el vehículo cuando pisó la mina."

Camino expedito

"Nos pusimos a trabajar y pasamos el resto de la mañana cargando vehículos calcinados en remolques portacarros, a razón de dos por camión. Terminamos a las 16,30. El único vehículo que quedó fue el carro incendiado. Aún estaba demasiado caliente para moverlo, pero era evidente que nada de valor había escapado al fuego y las explosiones.

"Para el traslado, dividí la sección de caballería que quedaba con nosotros de forma que hubiese

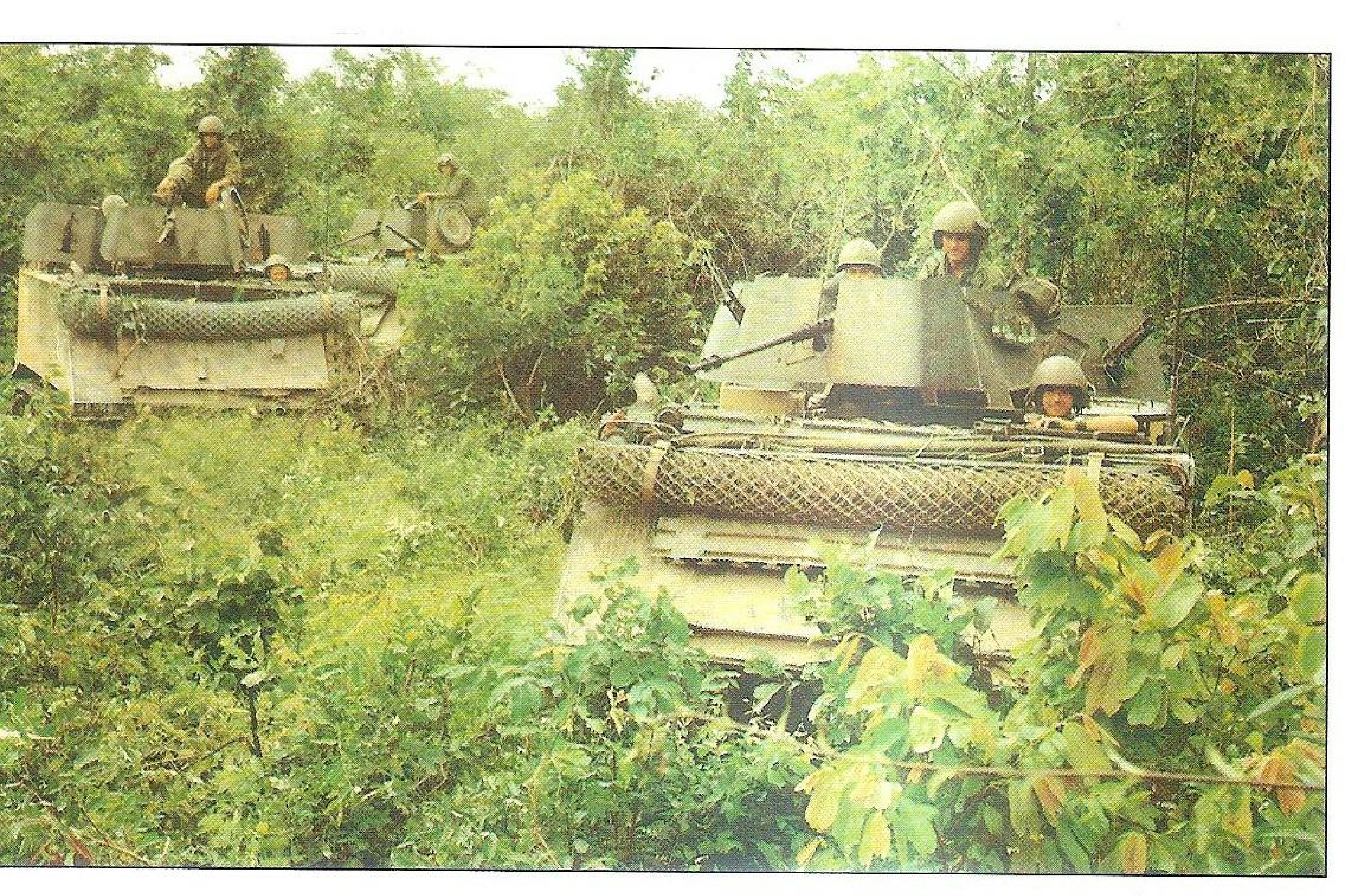


Arriba: Los Centurion australianos se emplearon en misiones de escolta justo al sur de la emboscada que se relata en este artículo, pero gracias a que su blindaje era más espeso resistían mejor los impactos de los RPG que los M48.

Abajo: Los convoyes protegidos por escoltas avisados raramente padecían emboscadas catastróficas. Su principal amenaza eran las minas, y he ahí porque los tripulantes de estos M113 viajan en lo alto de sus vehículos.

medios de combate delante y detrás, por si surgían problemas. Yo me situé hacia el final de la columna, desde donde podría observar cualquier anomalía que surgiese. Entonces di la orden de marcha. El vehículo que iba delante de mi era un portacarros. Apenas habíamos avanzado 20 metros cuando se levantó en mitad de un géiser de humo y polvo. Había estallado una mina. Por suerte, ésta detonó cuando ya había pasado la cabeza tractora. El conductor salió ileso, pero el eje trasero de la cabeza resultó arrancado.

"Ese camión no iría a ninguna parte, así que pedí una sección de caballería para vigilarlo. Entonces reemprendimos el regreso a la base. La sección que vino a asegurar la zona encontró unos cables que indicaban que la mina había sido detonada por control remoto. Alguien había accionado el disparador cuando el camión pasó por encima del explosivo. Pese a que habíamos reconocido concienzudamente los alrededores, alguien nos había estado observando todo el tiempo."



Un escuadrón de caballería agregado a la 25.ª División de Infantería, de patrulla por la jungla. El empleo de medios acorazados en un terreno tan cerrado pedía una estricta atención a los detalles y una organización y un control realmente exhaustivos.

CAMINO ABIERTO

Las operaciones acorazadas en Vietnam exigieron el desarrollo de nuevas tácticas a las fuerzas norteamericanas, cuyo entrenamiento —pensado para contener una *blitzkrieg* soviética en Europa Central— era inadecuado para la lucha antiguerrilla. Este desfase obligó también a diseñar nuevos vehículos y a modificar los ya existentes.

Casi desde el comienzo de la guerra, el general Westmoreland, comandante del Mando de Asistencia Militar a Vietnam, se dio cuenta de que los sudvietnamitas se habían desentendido casi por completo de la guerra de las carreteras, que quedaron convertidas en esas trampas mortales que los *Groupements Mobiles* franceses habían sufrido un decenio atrás. El general redactó una directiva en la que pedía la apertura de las carreteras, su vigilancia y, sólo entonces, su uso. La forma más eficaz de conseguirlo era empleando unidades acorazadas.

La vigilancia de carreteras y la escolta de convoyes se convirtieron en misiones fundamentales de los medios acorazados a lo largo y ancho de Vietnam del Sur. Fue uno de los cometidos más importantes de la guerra, pues suponía la salvaguarda de las vías de comunicación y la protección de las grandes cantidades de hombres, vehículos y suministros que transitaban por ellas. Sin embargo, no fue un trabajo demasiado popular.

Si se efectuaban correctamente, ambas misiones resultaban extremadamente tediosas, pues aburrían a quienes participaban en ellas y —según creían muchos— requerían unos recursos acorazados que podrían ser de más utilidad en otro sitio. Su éxito se midió por el hecho de que el Vietcong raramente atacaba una columna bien preparada y alerta. Pero esto no aliviaba el hastío de las tropas.

Si no se hacía bien, la protección de carreteras era una cosa bien diferente. Una escolta inapropiada daba a un enemigo decidido la oportunidad de causar graves daños, y casi en cada ocasión en que fallaba la misión de escolta los análisis posteriores revelaban que la unidad implicada no había sido cuidadosa ni había seguido los procedimientos básicos de seguridad.

Tarea complicada

Cumplir con la directiva de Westmoreland planteaba problemas diferentes en cada zona. Sin embargo, cuando se le dedicaban los recursos necesarios, la técnica primaria de protección de rutas suponía establecer reductos en lugares críticos, desde los que, cada mañana, una unidad montada pudiese patrullar una porción dada de la carretera. De vuelta al reducto, la unidad podía permanecer en alerta, dispuesta a reaccionar al instante ante cualquier actividad enemiga. Una desventaja de usar posiciones estáticas era que se daba al Vietcong la oportunidad de minar las zonas más probables para el establecimiento de aquéllas. El resultado fue que empezaron a perderse más vehículos en la creación de los reductos que patrullando las carreteras.

Cuando no había efectivos suficientes para ocupar los reductos durante las 24 horas, cada convoy que empleaba la carretera era provisto de una fuerza de escolta. Sin embargo, su uso continuado aumentó mucho el desgaste de los vehículos acorazados, en particular los carros y aquellos VAP que se movían sobre orugas en vez de ruedas.

La técnica de vigilancia de carreteras más eficaz fue quizá la que puso en práctica un escuadrón del 1.º de Caballería, agregado a la 4.ª División de Infantería. Este escuadrón abandonó el sistema de los reductos en favor de misiones de patrulla ofensiva efectuadas a varios kilómetros a cada lado de la carretera en disputa. Este procedimiento hacía un uso mucho más eficaz de la movilidad inherente de los medios acorazados

EN LA TRAMPA

¿Cómo defenderás la columna?

INFORMACIÓN

Estamos en 1968, en el Sudeste asiático. A principios de año, la ofensiva del Tet ha sido una amarga sorpresa. Los guerrilleros del Vietcong, apoyados por unidades del Norte, lanzaron ataques a lo largo y ancho de Vietnam del Sur. Aunque las fuerzas del Gobierno y de EE UU desbarataron casi por completo el asalto comunista, su onda de choque sigue sacudiendo el país varios meses después.

Eres el jefe de un escuadrón de caballería, de tres secciones, encargado de mantener abierto un trecho de la Autopista 14 entre Kontum y Pleikú, en la meseta central. Aunque la actividad enemiga se caracteriza por su práctica inexistencia desde la ofensiva del Tet, hay informes de que guerrilleros del norte se han infiltrado por las montañas desde las fronteras de Laos y Camboya.

1 Misión de escolta

Recibes una llamada de la división pidiéndote una escolta de rutina en tu área de responsabilidad: has de recoger un convoy 30 km al sur y acompañarlo hasta Kontum. Debes:

A ¿Ordenar a dos de tus secciones que se reúnan con el convoy y quedarte tú detrás con la tercera sección como apoyo por si acaso?
B ¿Comunicar con el regimiento para que todas las unidades del mismo sean informadas de que tú estás de operaciones?
C ¿Apalabrar apoyo aéreo y/o artillero por si lo necesitas durante la misión?

RESPUESTA: No puedes salir de operaciones sin un plan previo. No asumas que la carretera está libre sólo porque no ha pasado nada este último mes. Informa al regimiento para que, si lo necesitas, dispongas de apoyo artillero y de otras unidades durante la operación. Procura que las secciones implicadas tengan un plan de acción para el caso de que sean atacadas. Dispón medidas alternativas de mando y control por si se pierden las tranmisiones de radio. Prepara claves y contraseñas para informar al regimiento en el supuesto de que seas atacado. Sólo entonces puedes enviar tus secciones a la misión.



El capitán Fish, jefe del Escuadrón F del 2.° Batallón del Regimiento de Caballería Acorazada número 11, ordena un reconocimiento por el fuego de un bosque durante una operación en 1970. Esto suponía disparar grandes cantidades de balas de 12,7 y 7,62 mm contra cualquier sitio en el que pudiera haber soldados enemigos.

2 Emboscada

La escolta del convoy se hace en formación dispersa, con el carro líder de la primera sección casi dos kilómetros por delante del último VAP de la segunda sección. De repente, una granada de RPG detona contra el carro de cabeza, parándolo en medio de la carretera, y de los dos lados de la misma surge un concentrado fuego automático. Estás en un verdadero atolladero, y para salir de él has de reaccionar rápidamente. Debes:

A ¿Llamar a la sección de cola para que se una a la de cabeza, ordenando a ambas que se abran a ambos lados de la carretera?
B ¿Pedir fuego de apoyo en el mismo momento en que tus vehículos son emboscados?
C ¿Averiguar de dónde viene el fuego enemigo y concentrar tus armas en esa dirección?

RESPUESTA: Tus vehículos no debían haber estado tan dispersos, pues ahora no pueden concentrar su fuego. Sin embargo, esto es algo que ya no tiene remedio. Devuelve el fuego de inmediato, con la mayor intensidad posible. Que los vehículos se abran en espiga, presentando el menor blanco y tirando con todo lo que lleven encima. Si el ataque es fuerte, pide apoyo artillero. Los carristas pueden pedir fuego mucho más cerca de sus posiciones que la infantería desprotegida, de modo que exige que batan hasta las posiciones enemigas más próximas.



Abajo: Carros y fusileros de los Marines avanzan por una carretera cerca de la Zona Desmilitarizada. El Vietcong o los norvietnamitas raramente emboscarán una columna tan potente, a menos que sean muy superiores. En estos casos, cualquier contacto es más una batalla que una simple emboscada.

Arriba: La muerte llegaba sin aviso en Vietnam. Los sanitarios atienden a un soldado herido a causa de una mina que ha detenido este convoy en mitad de las famosas plantaciones de caucho de la Michelin. Los carristas del 2.º Batallón del 34.º Acorazado están alerta por si hay más actividad enemiga.



3 Al rescate

Los doce vehículos de las dos secciones han trabado combate con una importante fuerza enemiga, pues, pese al apoyo artillero, la lucha no cesa. Debes:

A ¿Ir hasta allí con la sección de reserva?
B ¿Ordenar a tus secciones que rompan el contacto lo antes posible y vuelvan a la base?
C ¿Pedir ayuda inmediata al mando del regimiento?

RESPUESTA: Si la emboscada ha tenido éxito, las dos secciones no podrán romper el contacto. Debes acudir al rescate. Sin embargo, un carro y cinco vehículos portapersonal más no serán de gran ayuda contra una fuerza enemiga numerosa, de modo que deberás pedir el refuerzo de todo el batallón, así como vehículos de recuperación. El jefe del regimiento controlará la operación desde un helicóptero; mientras, tú te unirás con la tercera sección a la columna emboscada. Un escuadrón peinará y batirá los árboles unos cientos de metros por detrás del lugar de la emboscada para desalojar a los atacantes. Los muertos y heridos han de ser localizados de inmediato, y los vehículos averiados, devueltos a la base. Ve con cuidado con las minas, pues puede que el enemigo haya colocado artificios detonados a distancia en la carretera con el único fin de sorprender a la columna de rescate.

